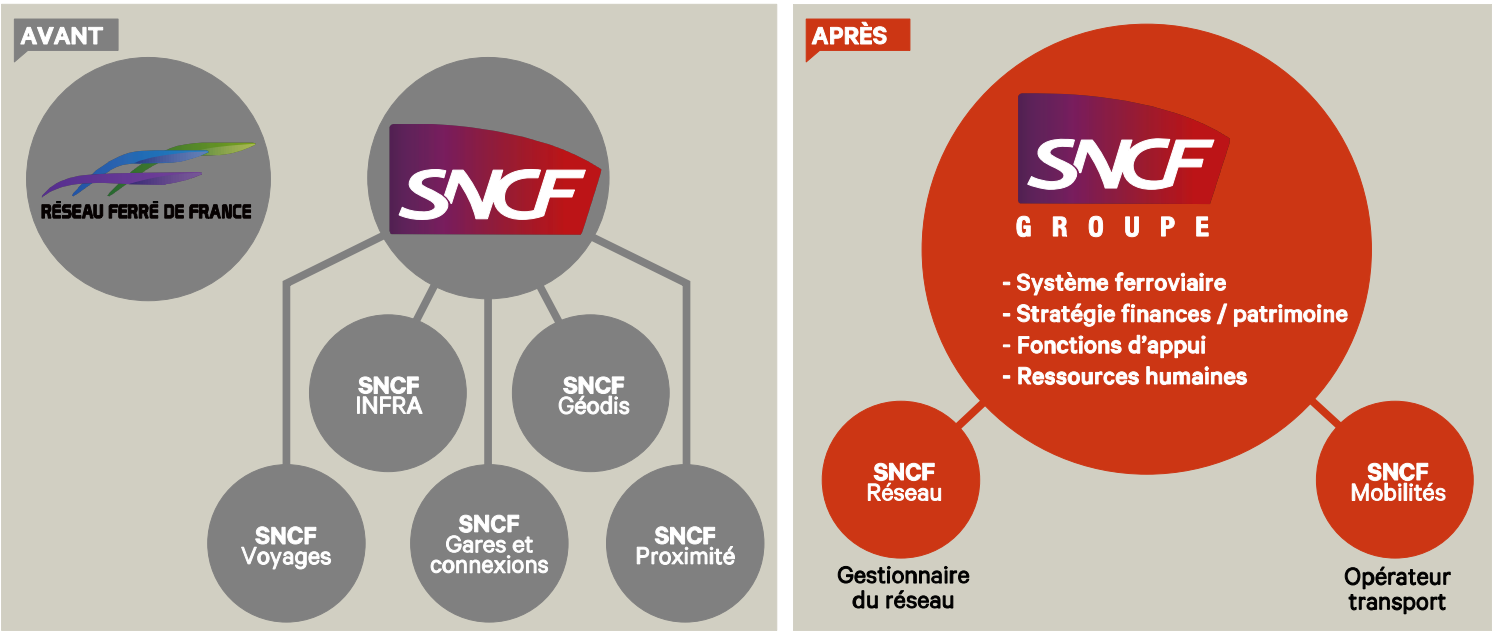
Les défis de la nouvelle SNCF

- Le nouveau groupe né de la réforme ferroviaire officiellement constitué.
- La réunion de RFF et de la SNCF doit lui faire gagner en efficacité.

La nouvelle organisation issue de la réforme ferroviaire



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SNCF

TRANSPORT

Antoine Boudet
aboudet@lesechos.fr

C'est demain, 1er janvier, qu'entre en vigueur la loi sur la réforme ferroviaire, promulguée le 4 août dernier après avoir été définitivement adoptée par le Parlement dans la nuit du 23 au 24 juillet 2014. Avec elle, c'est aussi en ce début d'année la naissance officielle du nouveau groupe SNCF.

A première vue, la réforme du rail lancée en septembre 2012 par Frédéric Cuvillier, le ministre des Transports du gouvernement Ayrault, ne devrait pas fondamentalement bouleverser la vie des voyageurs. Au moins dans un premier temps. Car l'objectif de la réforme – dont le cœur consiste à réunir Réseau Ferré de France (RFF), le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, et la SNCF, l'opérateur – est, à terme, l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité du système ferroviaire français. Un sujet ô combien sensible depuis le drame de Brétigny, en juillet 2013.

Dans l'immédiat, ce sont les salariés de ces deux entités qui vont devoir s'adapter à la nouvelle organisation du rail français née de la réforme. Inquiets de ses effets, les cheminots ont, dans un dernier baroud d'honneur en juin dernier, fait grève une dizaine de jours. En vain. Jusqu'à aujourd'hui, les décisions d'investissement et d'entretien du réseau ferré étaient du ressort de RFF, mais, concrètement, les travaux étaient exécutés par la branche de la SNCF chargée de l'infrastructure (SNCF Infra).

Une maison « mère » et ses deux « filles »

Cette séparation, issue d'une précédente réforme en 1997, s'est révélée de plus en plus contre-productive au fil des années. Le nouveau système crée un groupe public constitué d'une maison « mère », baptisé SNCF, et de deux établissements « filles », SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructures, et SNCF Mobilités, l'exploitant. Le premier va regrouper SNCF Infra, RFF et la Direction de la circulation ferroviaire, qui trace les « sillons » (les horaires de passage des trains sur le réseau). Ce nouvel ensemble de quelque 50.000 salariés, présidé par Jacques Rapoport, jusqu'ici président de RFF, devrait permettre de gagner en efficacité. Le second, sous la houlette de Guillaume Pepy, actuel patron de la SNCF, va, lui, être chargé de faire rouler les trains de voyageurs et de fret, et les transports publics urbains de sa filiale Keolis. Tout en se préparant à l'ouverture à la concurrence prévue en 2019 sur les lignes TGV et TER.

Quant à la maison « mère » SNCF, elle sera pilotée par un directoire de deux membres, les patrons de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, sous l'autorité d'un conseil de surveillance. Celui-ci, où siégeront des représentants de l'Etat, du Parlement, des salariés et des régions, sera présidé par Frédéric Saint-Geours. Ce dernier, du reste président de l'Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM), l'une des fédérations patronales les plus puissantes du Medef, dont Frédéric Saint-Geours est par ailleurs membre du conseil exécutif, a été désigné par le gouvernement. S'il n'a pas une grande expérience des transports publics, son profil très industriel devrait lui permettre de bien comprendre les défis que le nouveau groupe devra relever sur ce plan. En outre, Frédéric Saint-Geours a pratiqué chez PSA une gouvernance alliant directoire et conseil de surveillance. Une expérience qui lui sera utile quand, comme le prévoit la nouvelle loi, il devra intervenir en cas de divergence entre les membres du directoire et sera chargé de les départager.

Règle d'or contraignante

Deux points importants ont été actés dans le cadre de la réforme : l'instauration d'une « règle d'or » contraignant l'Etat et les collectivités territoriales à financer le développement de nouvelles lignes qu'ils souhaiteraient mettre en place, afin de mettre un terme à ces projets de lignes TGV sans rationalité économique, en partie responsables de l'explosion de l'endettement du système ferroviaire ; la création d'un « versement transport interstitiel » (VTI), acquitté par les entreprises – hors celles qui acquittent déjà un versement transport dans les zones urbaines – et versé aux régions afin de financer les politiques de mobilité. Selon l'Association des régions de France, le VTI devrait rapporter quelque 450 millions d'euros par an. ■